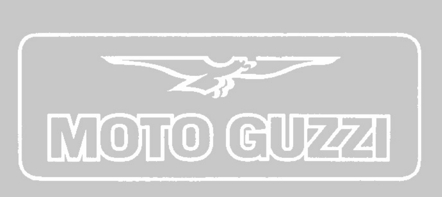




NOTICE D'ENTRETIEN

Cher Client,

Nous vous remercions avant tout d'avoir choisi un de nos produits. En vous conformant aux instructions qui sont données dans cette notice, vous assurerez une longue durée à votre moto en évitant les désagréments.
Avant de l'utiliser, nous vous conseillons de lire attentivement cette notice afin de connaître les caractéristiques du véhicule et surtout d'apprendre à le manoeuvrer en toute sécurité.
Pour les opérations de contrôle et de révision, adressez-vous à l'un de nos Concessionaires qui effectuera un travail consciencieux et rapide. Les opérations de réparation et de réglage qui ne seraient pas effectuées pendant la période de garantie dans les ateliers de notre réseau pourraient faire perdre le bénéfice de la garantie.


MOTO GUZZI
California
II

INDEX

4 Caractéristiques génerales
9 Numero d'identification
10 Commandes et accessoires
20 Utilisation
22 Rodage
24 Entretien et réglages
31 Dépose des roues
34 Tableau récapitulatif de l'entretien et du graissage
36 Lubrifications
40 Alimentation
43 Distribution
44 Allumage
47 Equipement électrique
53 Pression des pneus selon la charge par essien

CARACTERISTIQUES GENERALES

Moteur

Cycle à quatre temps, bicylindre

Disposition	en «V» à 90°
Alèsage	88 mm
Course	78 mm
Cylindrée totale	948,8 cc
Taux de compression	9,2 : 1
Couple max	77 kgm à 5200 t/m

Distribution

A soupapes en tête avec tige et culbuteurs.

Alimentation

2 carburateurs «Dell'Orto» VHB 30 CD à droite, VHB 30 CS à gauche.

Graissage

Graissage sous pression par pompe à engrenages.

Filtres à tamis et à cartouche montés dans le carter inférieur.

Pression normale de graissage: $3{,}8 \div 4{,}2$ kg/cm^2 (réglable par un clapet situé dans le carter inférieur).

Manocontact signalant l'insuffisance de pression dans le carter.

Alternateur

Monté vers l'avant en bout de vilebrequin (14 V - 20 A).

Allumage

Distributeur d'allumage avec deux rupteurs et avance automatique.
Données d'allumage:
- Avance fixe 2° ± 1°
- Avance totale (fixe + automatique) 33° ± 1°
- Ecartement entre les contacts: 0,37 ÷ 0,43 mm
- Bougies: Marelli CW 7 LP; Bosch W 7 D; Bosch W 7 DC; Champion N 9 Y; Lodge HLNY.
- Ecartement des électrodes: 0,6 mm.
- Bobines d'allumage: 2 montées sur le cadre.

Démarrage

Démarreur électrique (12 V - 0.7 kW) avec accouplement á commande électromagnétique.
Couronne dentée fixée au volant-moteur.
Commande par bouton poussoir (start) à droite sur le guidon.

Transmission

Embrayage

A deux disques conduits, à sec. Commandé par levier à gauche sur le guidon.

Transmission primaire

Par engrenages. Rapport: 1 : 1,235 (Z = 17/21).

Boîte de vitesse

A cinq rapports avec engrenages toujours en prise

et crabotage frontal avec pare-saccade incorporé. Commande de sélecteur côté gauche. Rapports de boîte de vitesse:

1 ère = 1 : 2 (Z = 14/28)
2 ème = 1 : 1,388 (Z = 18/25)
3 ème = 1 : 1,047 (Z = 21/22)
4 ème = 1 : 0,869 (Z = 23/20)
5 ème = 1 : 0,750 (Z = 28/21)

Transmission secondaire

A cardan et engrenages.
Rapport: 1 : 4,714 (Z = 7/33).
Rapport total de transmission (moteur-roue).

1 ère = 1 : 11,643
2 ème = 1 : 8,080
3 ème = 1 : 6,095
4 ème = 1 : 5,059
5 ème = 1 : 4,366

Cadre

Double berceau, démontable.

Suspension

AV: fourche téléscopique «Brevet MOTO GUZZI» avec amortisseurs oléopneumatiques.
AR: bras oscillant et amortisseurs oléopneumatiques à ressort réglables.

Roues

En alliage léger fondues avec jantes «WM 3/2,15x 18" CP 2».

Pneumatiques

Avant: et arrière 120/90 H 18.

Freins

Roue AV

A disques avec étrier à deux pistons.
Commande par levier au guidon droit.
Transmission hydraulique indépendante de frein arrière.
Diamètre disque 300 mm.; diamètre cylindre récepteur 38 mm.; diamètre cylindre émetteur 12,7 mm. (maître cylindre).

Roue AR

A disque avec étrier à deux pistons commandé par pédale à droite du véhicule.
Diamètre disque 242 mm.; diamètre cylindre ré cepteur 38 mm.; diamètre cylindre émetteur 15,875 mm. (maître cylindre).
Le frein arrière est relié par une transmission hydraulique en commun avec un second frein AV ayant les mêmes dimensions de l'autre AV commandé à main.

Dimensions et poids

Empattement (chargé)	1,565 m
Longeur hors tout	2,370 m
Largeur	0,890 m
Hauteur	1,570 m
Garde au sol	0,175 m
Poids de véhicule à sec	250 kg

Performance

Vitesse max: 190 km/h environ.
Consommation: 5,8 litres aux 100 km.

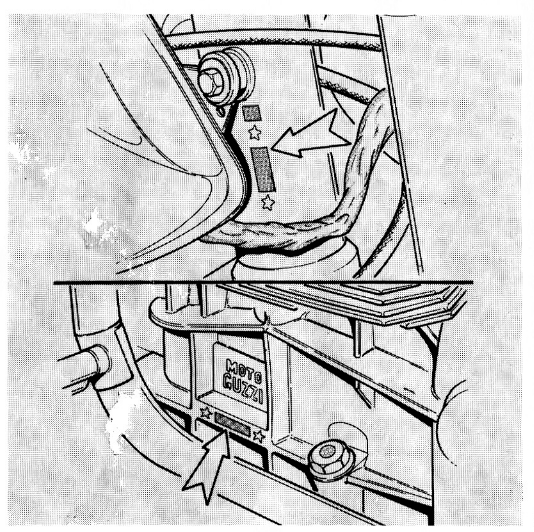
Remplissages

Elements a remplir	Litres	Type de carburant ou huile
Réservoir Réserve	25 3	Super (97 NO - RM min.)
Moteur	3	Agip Sint 2000 SAE 10 W/50
Boîte de vitesse	0,750	Agip Rotra MP SAE 80 W/90
Pont	0,250 dont 0,230 0,020	 Agip Rotra MP SAE 80 W/90 Agip Rocol ASO/R
Fourche télescopique (par bras)	0,060	Liquide Agip F. 1 ATF Dexron
Circuit de freinage		Liquide Agip F. 1 Brake Fluid SAE J 1703

NUMERO D'IDENTIFICATION

(fig. 3)

Chaque véhicule possède deux numéros d'identification: l'un gravé sur la colonne de direction, l'autre sur le carter moteur.
Le numéro du cadre figure aussi sur la carte grise et vaut à tous effets legaux à l'identification de la machine.



2

Pièces de rechange

Pour tout remplacement de pièces exigez les pièces portant la mention **«Pièces d'origine Moto Guzzi».**
L'utilisation de toute autre pièce vous ferait perdre le bénéfice de la garantie.

Garantie

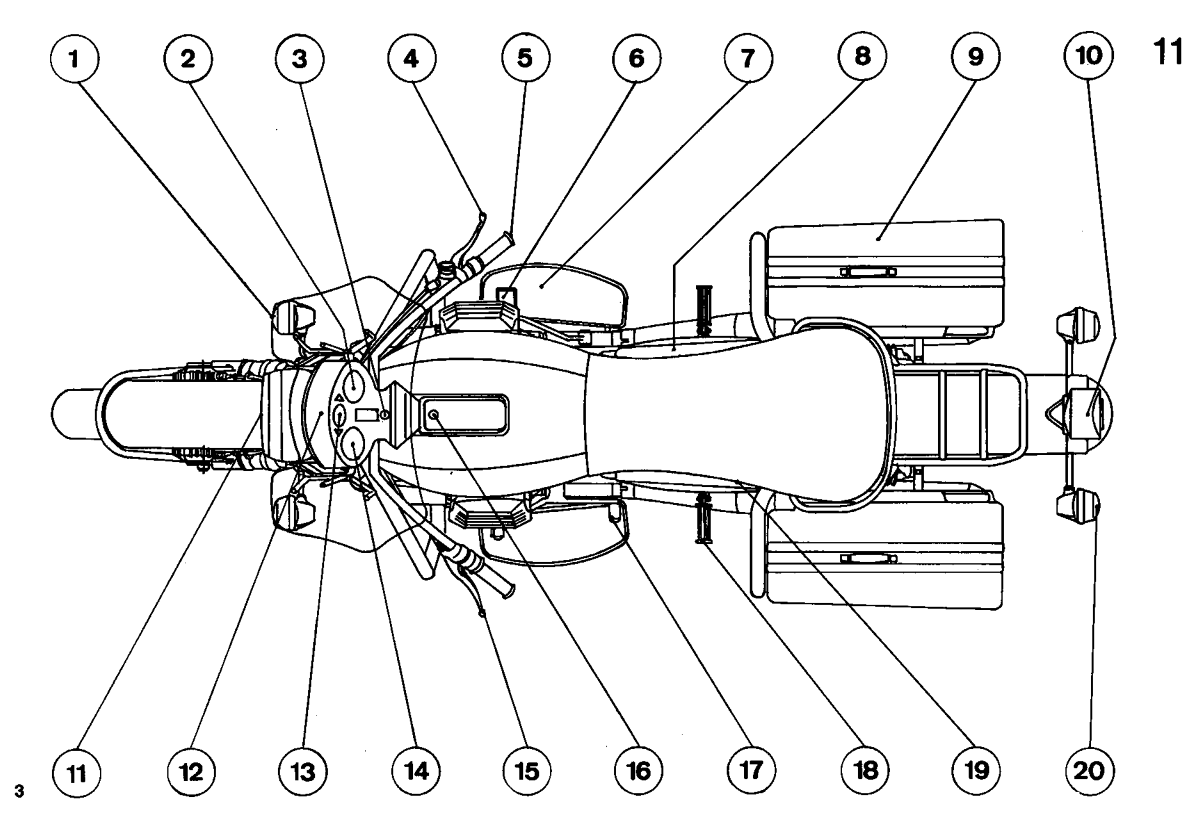
La garantie s'étend sur une durée de 6 mois et s'applique pour un parcours maximum de 10.000 km à partir de la date de vente:
Elle n'est pas valable si des modifications ont éte apportées au véhicule, en cas de participation à des compétition sportives, en cas d'emploi d'accessoires pas d'origine ou bien d'origine mais pas installés selon les prescriptions SEIMM - MOTO GUZZI.
Les pneumatiques et les accessoires ou les éléments qui ne sont fabriqués par «SEIMM Moto Guzzi» ne sont pas couvert par la garantie.
Un «carnet de garantie» est delivré avec chaque motocyclette. Ce carnet doit toujours accompagner le véhicule et doit être conservé avec les autres documents.
C'est en effet sur présentation de ce document aux agents Moto Guzzi que la garantie peut être accordée conformément aux conditions générales de vente.

10 COMMANDES ET ACCESSOIRES

(fig. 2)

1 Clignotant AV.
2 Compteur de vitesse.
3 Contacteur à clé.
4 Levier de frein AV droit.
5 Poignée de gaz.
6 Pédale de frein AR et AV gauche.
7 Repose pieds AV.
8 Cylindre émetteur frein AR et AV gauche.
9 Sacoche laterale.
10 Feu arrière.
11 Phare.
12 Tableau de bord.
13 Voltmètre.
14 Compte-tours.
15 Levier d'embrayage.
16 Bouton poussoir d'ouverture de réservoir d'essence.
17 Sélecteur de vitesse.
18 Repose pieds, passager.
19 Serrure soulèvement selle.
20 Clignotant AR.

La position droite et gauche est-celle du conducteur.



3

Tableau de bord (fig. 4)

1 Voltmètre.

2 Compte-tours.

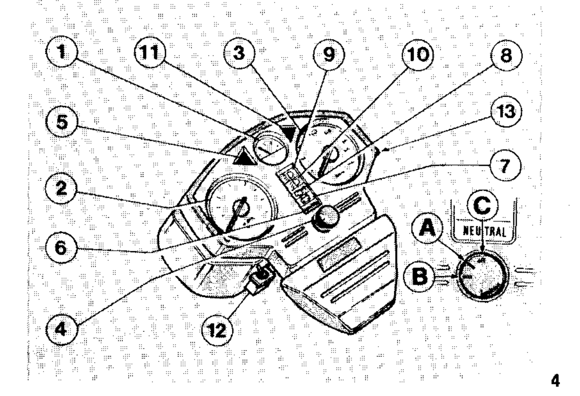
3 Compteur de vitesse.

4 Contacteur à clé:

«OFF» Aligné avec la marque «C»: moteur éteint. La clé peut être retirée (aucun contact).

«A» Aligné avec la marque «C» (clé tournée dans le sens des aiguilles d'une montre): le moteur est prêt à partir, toutes les commandes sont alimentées. La clé ne peut être retirée.

«B» Aligné avec la marque «C» (clé tournée dans le sens des aiguilles d'une montre): le moteur est coupé. Si l'interrupteur «A» (fig. 5) est en position «PARK» les feux de stationnement sont allumés. La clé peut être retirée.



4

5 Voyant (vert) de clignotant gauche.

6 Voyant (vert NEUTRAL) de désaccouplement de la transmission. Il s'allume dès le passage au point mort.

7 Voyant (rouge) de charge. Il doit s'éteindre dès que le moteur atteint un certain nombre de tours.

8 Voyant (rouge) de pression d'huile. Il s'éteint dès que la pression est suffisante pour assurer un bon graissage du moteur. S'il ne s'éteint pas la pression est incorrecte et on doit arrêter immédiatement le moteur et vérifier la cause de l'incident.

9 Voyant (bleu) de feu de route.

10 Voyant (vert) des feux de stationnement allumés.

11 Voyant (vert) de clignotant droit.

12 Commutateur des signaux de détresse.

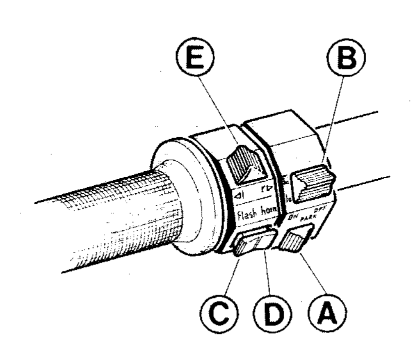
13 Rémise à zéro du compteur.

Interrupteurs d'éclairage (fig. 5)

Montés sur le guidon côté gauche.

Interrupteur «A»

Position «PARK»	Feu de position.
Position «ON»	Eclairage lampe à deux lumières.
Position «OFF»	Lumières éteintes.



5

Interrupteur «B»

Avec l'interrupteur «A» en position «ON»:

Position «LO»	Feu de croisement.
Position «HI»	Feu de route.

Commande d'avertisseur, flash et interrupteur de clignotants (fig. 5)

Sont regroupés sur le guidon, côté gauche.
«D» (horn) Bouton d'avertisseur.
«C» (flash) Bouton d'appel de phare.

Interrupteur «E»

«R» Commande clignotants droits.
«L» Commande clignotants gauches.

Commandes de démarrage et d'arrêt moteur (fig. 6)

Elles sont montées sur le guidon droit.
Avec la marque «A» sur la clé de contact alignée avec «C» (fig. 4) la motocyclette est prête à démarrer.
Pour démarrer le moteur:
– S'assurer que l'interrupteur «B» soit en position «run».

– Debrayer à fond.
– Si le moteur est froid, mettre le starter en position «A» (fig. 28).
– Presser le bouton de démarrage «A».
En cas d'arrêt d'urgence, mettre l'interrupteur «B» en position «OFF».

Lorsque le moteur est arrêté, tourner la clé du commutateur de fig. 4 dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la marque «OFF» s'aligne avec la marque «C», puis retirer la clé.

Levier de starter (fig. 28)

Le levier de starter est situé côté gauche du véhicule.
– «A» position de starter mis.
– «B» osition de marche.

Commande de gaz («G» fig. 6)

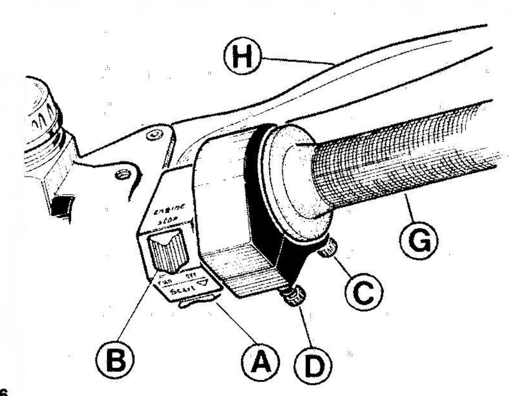
La poignée se trouve côté droit du guidon; en la tournant en direction du pilote on ouvre le gaz, dans le sens invers on coupe le gaz.
Pour régler la course de la poignée visser ou dévisser l'écrou «D».
Pour durcir le retour de la poignée agir avec l'écrou «C».

Commande d'embrayage

Le levier se trouve sur le côté gauche du guidon; il ne doit être actionné qu'au démarrage et pour changer de vitesse.

Commande de frein AV droit («H» fig. 6)

Le levier se trouve ser le côté droit du guidon; il commande la pompe du frein hydraulique AV à droite.



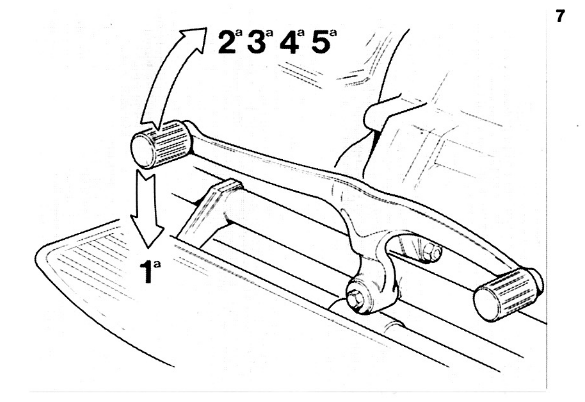
Commande de frein arrière et de frein avant gauche («F» fig. 18)

La pédale se trouve côté droit du véhicule. Elle commande simultanément le frein AV gauche et le frein arrière.

Pédale de sélecteur (fig. 7)

Située au centre, côté gauche du véhicule.
– Vitesse lente (1ère) branche AV vers le bas.
– Vitesse rapide (2ème, 3ème, 4ème, 5ème) branche arrière vers le bras.

7



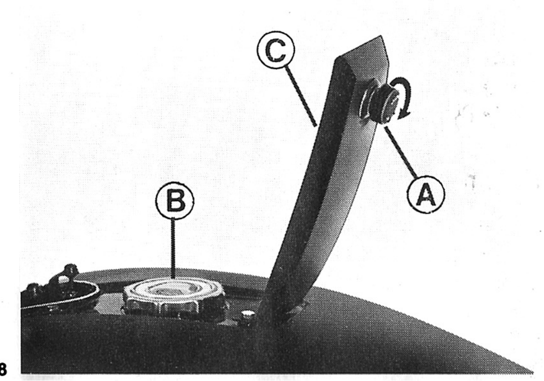
– Point mort entre la première et la seconde.

Avant d'actionner la pédale de sélecteur, tirer à fond le levier d'embrayage.

Bouchon de réservoir d'essence (fig. 8)

Pour ouvrir la trappe du bouchon d'essence il faut tourner la clé «A» sur la trappe en direction des aiguilles d'une montre, après soulever le couvercle «C».

8



16 Robinets d'essence (fig. 9)

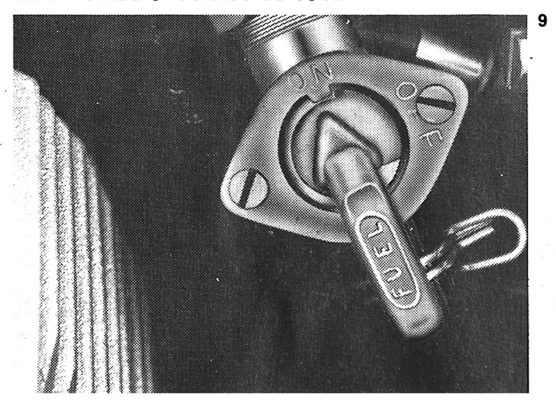
Il sont montès à l'arrière du réservoir. Les leviers des robinets (FUEL) ont trois positions.

«ON» Ouvert, flêche du levier vers le haut.
«RES» Reserve, flêche du levier vers le bas.
«OFF» Fermé, flêche du levier horizontale.

Boîtier porte-fusible (fig. 10)

Il se trouve sur le côté droit du véhicule.
Pour y accéder, soulever le couvercle latérale droit puis déposer le couvercle du boîtier sur lequel sont montés 6 fusibles de 16 A.

9



Fusible «1»
Relais de démarrage - STOP arrière.

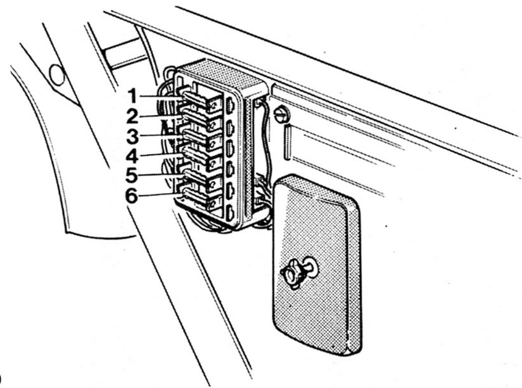
Fusible «2»
Relais d'appel de phare - Avertisseur.

Fusible «3»
Voyants: («point mort», «Oil», «Gen») - Voltmètre Interrupteur de STOP AV - Feu de route et de croisement.

Fusible «4»
Feu de position - voyant de position - éclairage tableau de bord.

Fusible «5»
Clignotants et leur voyants.

10



Fusible «6»
Disponible.

Dispositif de soulevement selle (fig. 11)

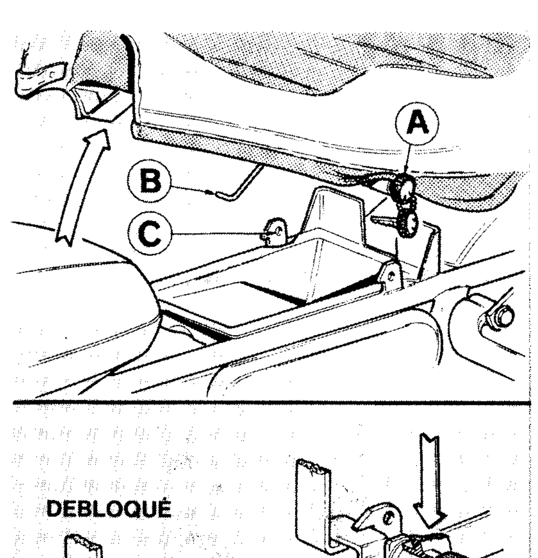
Pour soulever la selle il faut enfiler la clé dans la serrure «A», pousser au même temps sur la selle et tourner la clé dans le sens des aiguilles d'une montre. La selle reste soulevé à l'aide de la tige «B» placé dans le trou «C».
Pour le blocage tourner la clé dans le sens des aiguilles d'une montre; baisser la selle, faire pression sur la selle et tourner la clé dans le sens contraire des aiguilles d'une montre; ôter la clé.

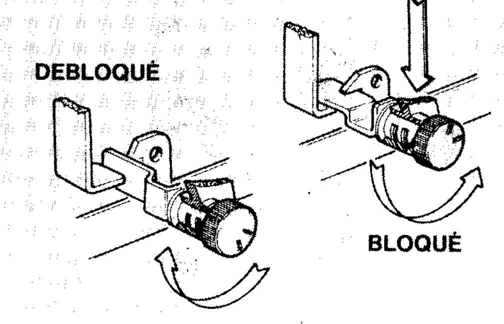
Antivol («A» fig. 12)

Pour bloquer ou débloquer la fourche, opérer de la façon suivante:

Blocage
– Braquer le guidon à droite.
– Enfiler la clé dans l'antivol, tourner celle-ci dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et pousser l'antivol à fond.
Relâcher et retirer la clé.

Déblocage
– Enfiler la clé dans l'antivol, tourner celle-ci dans



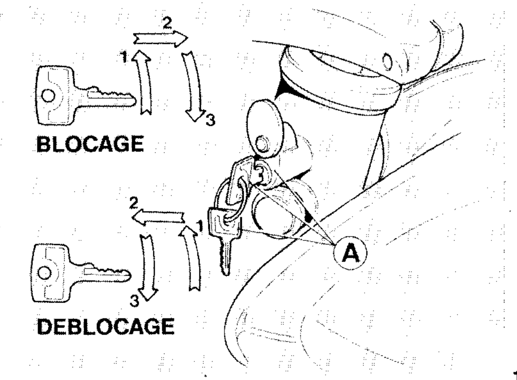


11

le sens inverse des aiguilles d'une montre, relâcher et retirer la clé.

Bequille latérale

Le véhicule est équippé avec une béquille latérale qui doit être utilisée que pour des courts stationnements. Pour de longs stationnement utiliser la béquille centrale. Quand la béquille latérale est en position de stationnement un dispositif coupe le circuit électrique; dans ces conditions le moteur ne peut demarrer.



Instructions pour le nettoyage du parebrise

Le parebrise peut être nettoyé en utilisant la plupart des savons, détersifs, cires, et polishers normalement usés pour tous autres matériels en plastique et pour le vitre. Il faut toutefois se tenir à ce qui suit:

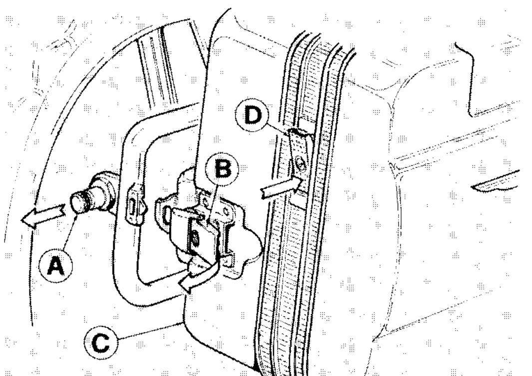
- **Ne lavez ou nettoyez pas le parebrise lorsque la température est très haute et lorsque la machine a été exposée longtemps au soleil.**
- N'utilisez jamais des solvents ou des produits similaires.
- N'utilisez de la lessive ou des liquides contenant des abrasifs, du ponce, papier de verre, grattoirs etc.
- Les polishes pourront être employés seulement après que toute poussière et impurités ont été enlevées avec un bon lavage. Les petites rayures pourront être éliminées avec du polish doux.
- La peinture de frais et les cachetants pourront être facilement enlevés, avant leur desséchement, en frottant légèrement avec du marzout dissolvant, de l'alcool isoprophylic ou butil cellosolve (n'utilisez jamais de l'alcool méthylique).
- Employez toujours des chiffons souples, éponges, peau de chamois, ouate hydrophile en

agissant avec délicatesse. L'usage de serviettes en papier, ou de chiffons en fibre synthétique est absolument interdit car ils pourront déchirer le pare-brise.

Les rayures profondes ne pourront jamais être éliminées en frottant avec énergie ou avec des solvents.

Sacoches latérales (fig. 13)

Pour enlever les sacoches «C» des supports latérales débloquer avec la clé le dispositif de fixation



13

commandé par le levier «B». Pour détacher la sacoche tirer le pommeau du dispositif de sûreté. Pour ouvrir les couvercles laterals, pousser sur la partie inférieur de la serrure «D» après l'avoir débloqué avec la clé.

NB - Le charge permis pour chaque sacoche est de 10 kg; en tous cas il est opportun que le charge soit uniformément répartis entre les deux sacoches.

Vérifications avant la mise en marche

Avant de démarrer le moteur, assurez vous que:

– la clé de contact se trouve en position de démarrage (la marque «A» sur la clè doit être alignée avec la marque «C» (fig. 4);

– le réservoir contient assez de carburant;

– l'huile du carter moteur est au bon niveau;

– les voyants suivant soient allumés:
« OIL » et « Gen » (rouge);

– le starter est mis quand le moteur est froid («A» fig. 28).

Démarrage à moteur froid

Après ces différents contrôles, ouvrir le gaz d'un quart, débrayer à fond et appuyer sur le bouton de mise en marche «A» (start), fig. 6.
S'il fait chaud et avant de mettre la manette de starter en position de marche «B», *faire tourner quelques secondes. S'il fait froid, laisser tourner le moteur quelques minutes avec la machine sur la béquille centrale à embrayage relâché.*

Si l'on oublie de ramener la manette de starter («A» fig. 28) dans la position de marche, des anomalies de carburation peuvent se produire avec une augmentation considérable de la consommation de carburant et dans les cas extrêmes l'excès de carburant pourra laver les cylindres et provoquer un grippage.

Attention - Si avec la marque «A» de la clé (fig. 4) alignée avec la marque «C», le voyant («NEUTRAL» vert) de point mort ne s'allume pas cela signifie qu'il y a une vitesse engagée.
Le démarrage du moteur en ces conditions peut être dangereux et il est bien de s'assurer toujours que la boîte soit effectivement au point mort avant de démarrer.

Démarrage du moteur chaud

Procéder de la même manière qu'à froid mais sans mettre le starter en position «A» (fig. 28) si non la carburation serait trop riche.

En marche

Pour changer de vitesse, couper le gaz, debrayer à

fond et passer à la vitesse supérieure, relâchant l'embrayage doucement en accélerant. La pédale doit être actionnée avec décision et accompagnée avec le pied.
Lorsqu'on rétrograde, freiner progressivement et couper le gaz peu à peu afin d'éviter de mettre le moteur **en surrégime** au moment que le levier d'embrayage est relâché.
La moto est equippée avec un grand pare-brise qui assure une conduite confortable et avec des grandes sacoches qui peuvent être emportées.
Tous ces volumes entrainent une reduction de l'aérodynamique du véhicule.
Il est conseillable conséquemment, spécialment en conditions de charge maximal, de ne pas dépasser la vélocité de 140 km/h environ.

Arrêt

Couper le gaz, freiner et ne debrayer que lorsque le véhicule est presque arrété. Cette manoeuvre doit être bien coordonnée afin de conserver le contrôle du véhicule.
Pour réduire progressivement la vitesse, utiliser le frein moteur en rétrogradant, en veillant de ne pas mettre le **moteur en surrégime.**
Sur routes mouillées ou dans des fortes pentes, utiliser les freins avec précaution, en particulier le frein avant.
Pour arrêter le moteur, mettre la clé de contact en position «OFF» fig. 4.
A l'arrêt ne pas oublier de refermer les robinets d'essence.

Stationnement

En cas de stationnement de nuit dans des endroits peu éclairés, laissez les feux de position allumés en plaçant la marque «B» sur la clé de contact en ligne avec la marque «C» (fig. 4) et l'interrupteur d'éclairage (fig. 5) en position «PARK».
Retirer la clé et mettre l'antivol.

RODAGE

Pendant la période de rodage, observer les normes suivantes:

1 Avant de partir, laisser chauffer le moteur au ralenti plus ou moins longtemps, suivant la température extérieure.

2 Eviter de dépasser les vitesses de rodage préscrites: il ne faut pas pousser sur les intermédiaires mais il est préférable de changer fréquemment la vitesse de façon que le moteur ne peine jamais.

3 Avant de s'arrêter il est bien de ralentir progressivement afin d'éviter toute surchauffe des divers groupes du moteur.

4 Il faut suivre soigneusement toutes les opérations d'entretien prévues dans le carnet de garantie.

5 Ne pas oublier qu'un entretien parfait de tous éléments permets d'avoir une motocyclette en bon état pendant de très nombreux miliers de kilomètres.

VITESSE DE RODAGE

Km parcourus	Vitesses limites à ne pas dépasser				
	1ère	2ème	3ème	4ème	5ème
Jusqu'à 1000 km	45 km/h	65 km/h	85 km/h	100 km/h	115 km/h
De 1000 à 2000 km	55 km/h	80 km/h	105 km/h	120 km/h	140 km/h
De 2000 à 4000 km	Dépasser progressivement les limites ci-dessus jusqu'à atteindre les vitesses maximum.				

Après les premiers 500÷1500 kms

- Vidanger l'huile du moteur.

Au cas oú l'huile descendrait en dessous du niveau minimum avant les premiers 500 ou 1500 km, il faut vidanger l'huile complètement en lieu de refaire le niveau.

Lubrification conseillée: «Agip Sint 2000 SAE 10 W/50».

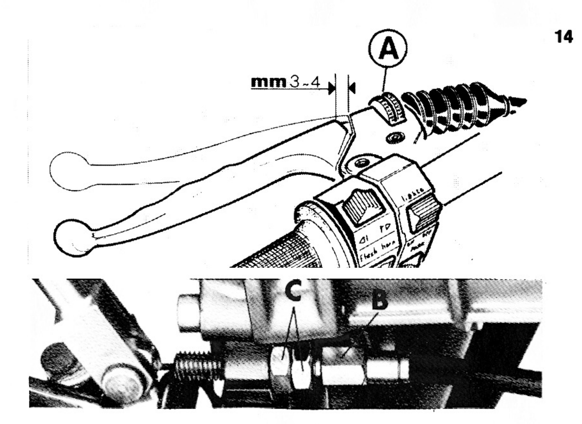
- Réserrer toute la boulonnerie du véhicule.
- Contrôler le jeu des culbuteurs.
- Vérifier le calage de l'allumage.

Réglage de la garde du levier d'embrayage (fig. 14)

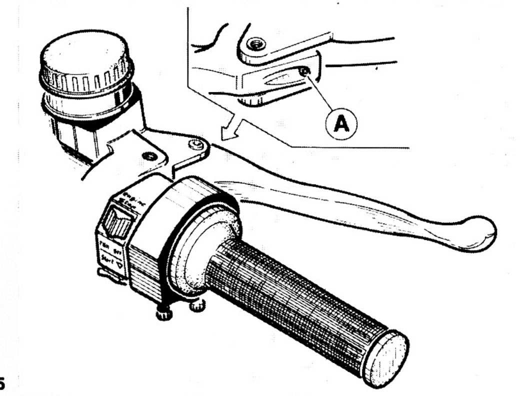
La garde du levier doit être entre 3 et 4 mm. Si elle est supèrieure, ou inférieure, agir sur le barrilet «A» jusqu'à ce que le jeu soit correct. Ce réglage peut être effectué aussi au moyen de la vis de tension «B» après avoir dévissé les contre-écrous «C» situés sur le côté droit de la boîte de vitesse.

Réglage du levier de frein AV droit (fig. 15)

Contrôler que le jeu est correct (0,05 à 0,15 mm) entre l'émetteur de la pompe et l'extremité du levier de commande sur le guidon en utilisant un calibre d'épaisseur et agissant sur la vis «A».



14



15

Contrôle de l'usure des plaquettes

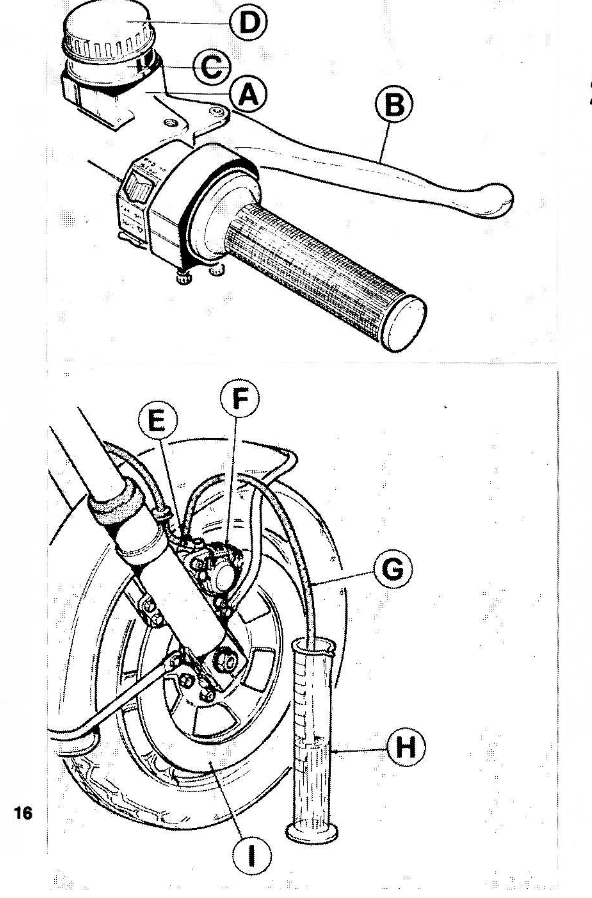
Tous les 5000 km, contrôler l'usure des garnitures.
– Epaisseur d'une garniture neuve: 9 mm.
– Une garniture à la limite d'usure présente une èpaisseur de 6 mm env.

Si l'èpaisseur est inférieure à cette limite, il est nécessaire de changer les garnitures.
Après avoir effectué ce remplacement, il n'est pas nécessaire d'effectuer la purge de l'équippement de freinage mais il suffit d'actionner le levier de commande «B» (fig. 16) de façon répétée jusqu'à ce que les pistons des étriers reviennent dans leurs positions normales.
Lors du remplacement des garnitures, contrôler l'état des flexibles; les remplacer immédiatement s'ils ne sont pas en bon état.

N.B. – En cas d'échange des plaquettes il est nécessaire durant les cent premiers kilomètres de roder celles-ci c'est-à-dire de freiner modérément.

Contrôle des disques de frein
(«I» fig. 16 et 17)

Les disques de frein doivent être parfaitement propres.
Ils ne doivent pas avoir d'huile, de graisse ou d'autres impuritès ni de profondes rayures.



16

Lors du remplacement ou de la révision du disque, s'assurer qu'il n'est pas «voilé»; ce contrôle s'effectue au moyen d'un comparateur. L'écart maximum ne doit pas dépasser 0,2 mm.
Si le «voilage» du disque est supérieur à cette valeur, vérifier soigneusement le montage du disque sur le moyeau et le jeu entre les roulements de ce moyeau.
Le couple de serrage du disque sur le moyeau est de 2,2-2,4 kgm.

Contrôle du niveau et vidange du circuit de freinage (fig. 16 et 17)

Pour obtenir un bon fonctionnement, respecter scrupuleusement les règles suivantes:

1 Vérifier fréquemment le niveau du liquide (il ne doit jamais descendre en dessous de la cloison interne du bocal).

2 Effectuer périodiquement ou quand cela est nécessaire la mise à niveau du liquide dans le réservoir «A» après avoir dévissé le bouchon «D» et enlevée la membrane (fig. 16 et 17).
Pour le niveau utiliser exclusivement du liquide de frein dont le bidon aura été ouvert just au moment de l'emploi.

3 Tous les 15.000 km environ ou au maximum tous les ans, effectuer l'échange du liquide du circuit de freinage.
Pour un bon fonctionnement des circuits il est nécessaire qu'il n'y a pas d'air dans ceux-ci; une course longue et élastique du levier de commande «B» indique la présence d'air dans le circuit.
En cas de lavage du circuit de freinage utiliser uniquement du liquide de freinage neuf.
Il est absolument interdit d'utiliser de l'alcool ou de l'air comprimé pour ce nettoyage, pour les parties métalliques il est conseillé d'utiliser du trichloroéthilene.
Liquide de frein à utiliser: Agip F. 1 Brake fluid SAE J 1703.

Purge du circuit de freinage (fig. 16 et 17)

La purge des éléments de freinage doit être faite lorsqu'on s'aperçoit de la présence d'air dans le circuit; la course du levier ou de la pédale devient longue et élastique.
Pour purger opérer de la façon suivante:

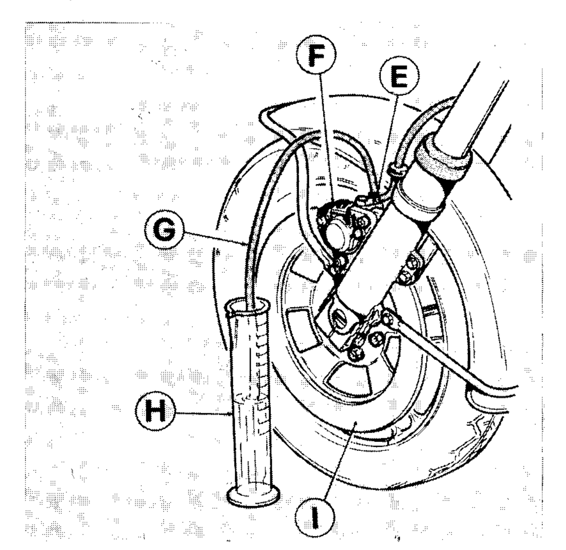
Circuit de frein AV droit (fig. 16)

- tourner le guidon jusqu'à ce que le réservoir «A» faisant corps avec la pompe se trouve en position horizontale;
- remplir si nécessaire le réservoir d'alimentation

«A» en veillant à ce que le liquide ne descende pas en dessous de la partie transparente;

■ Purger en agissant sur l'étrier «F»:

1 retirer le capuchon en caoutchouc et adapter sur la vis de purge «E» un flexible transparent «G» dont l'autre extremité aboutira dans un récipient transparent «H» contenant du liquide de même type;



2 dévisser le bouchon de purge «E»;

3 tirer à fond le levier de commande du frein «B» sur le guidon en prenant la précaution de le relâcher et d'attendre quelques secondes avant d'effectuer le pompage suivant. Répéter l'opération jusqu'à ce que l'on ne constate plus aucune bulle d'air dans le liquide qui sort du flexible «G»;

4 maintenir le levier de commande «B» tiré à fond et bloquer le bouchon de purge «E». Puis rétirer le tuyau «G» et rémonter le capuchon sur le bouchon de purge.

Si cette purge a été effectuée correctement immédiatement après la première course à vide du levier de commande «B» on devrait constater l'action directe du liquide (sans élasticité).

Si l'on n'obtient pas ce résultat, répéter l'opération de purge décrite ci-dessus.

Circuit de freinage du frein AR et du frein AV gauche (fig. 17)

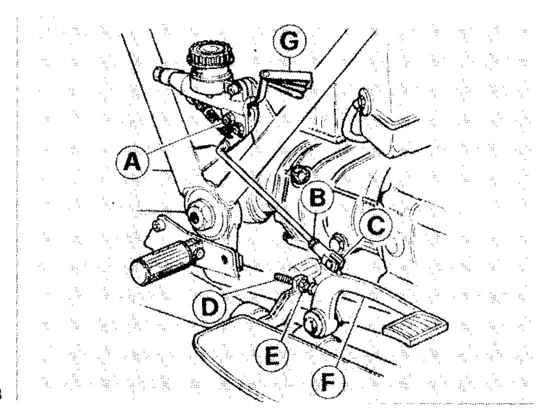
Procéder comme décrit en «Circuit de frein AV« la pompe se trouve sous le couvercle batterie, côte droit.

Réglage de la pédale de frein AV gauche et AR (fig. 18)

Effectuer le contrôle du jeu entre le flotteur de commande pompe et le levier de commande, en opérant de la façon suivante:

- mettre entre le piston et le levier une cale «G» agissant sur la vis «A». Jeu prévu: 0,05 ÷ 0,15 mm;
- si le jeu n'est pas celui prévu, opérer de la façon suivante: enlever la goupille, déposer l'axe, dévisser le contre-écrou «B» et visser ou dévisser la chape «C» jusqu'à trouver la position adéquate de la pédale de commande «F». Remettre l'axe et la goupille.

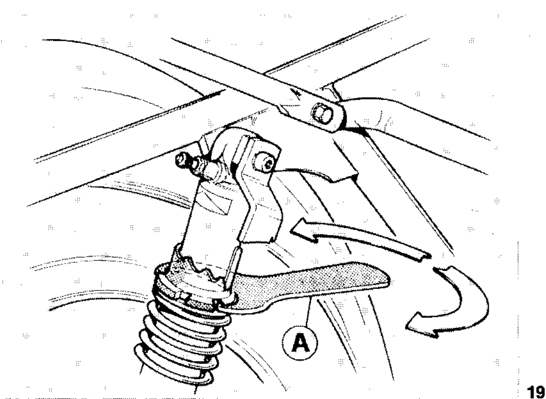
En fin d'opération, dévisser le contre-écrou «E» et régler la vis de butée du levier «D».



Réglage des ressorts de suspension arrière oléopneumatiques (fig. 19)

Les ressorts de suspension peuvent être réglés sur cinq positions différentes à l'aide de la clé «A». Si l'on constate des irrégularités d'amortissage de la suspension arrière, il est nécessaire de faire contrôler les amortisseurs par l'un de nos concessionnaires.

N.B. — Il faut se rappeler que pour avoir une bonne stabilité de la moto il faut que les deux amortisseurs soient réglés également.



19

Amortisseurs oléopneumatiques

Les pressions de charge et de fonctionnement de ces amortisseurs sont les suivantes:

- amortisseur avant : 2 ÷ 3 kg/cm^2
- amortisseur arrière: 3 ÷ 5 kg/cm^2

Pour contrôler les pressions on conseille d'utiliser un manomètre précis, avec un tuyau de branchement très court (mieu si le tuyau manque du tout), car la capacité du tuyau peut influencer la pression existante à l'intérieur de l'amortisseur.
Pour se rendre compte de combien votre manomètre réduit la pression à l'intérieur de l'amortisseur à chaque mesurage, il suffit effectuer deux mesurages de suite: la différence de deux relevés montre avec une approximation suffisante la réduction de pression que chaque mesurage entraîne.
Le mesurage doit être effectué avec la moto sur la béquille centrale et avec les amortisseurs froids: pour charger les amortisseurs n'utiliser que de l'air sans trace d'humidité.

Réglage de la colonne de direction (fig. 20)

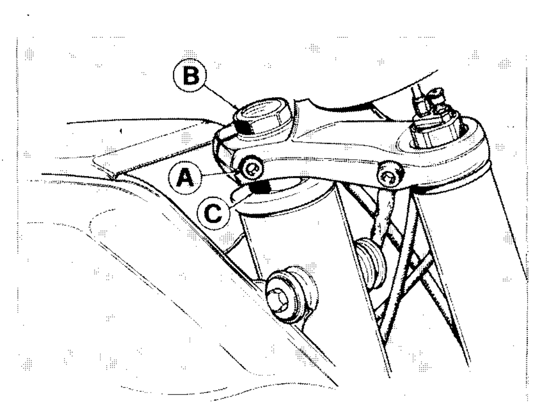
Pour avoir une bonne stabilité, la colonne de direction doit être réglée de telle sorte que le guidon

30 puisse tourner librement mais sans jeu.

- Dévisser la vis de blocage supérieure «A».
- Dévisser l'écrou de fixation «B».
- Dévisser ou visser l'écrou à creneaux de réglage «C».

Une fois le bon réglage obtenu, rebloquer l'écrou «B» et la vis de fixage «A».

Il est conseillable de faire faire cette opération chez l'un de nos concessionnaires.



Roue AV (fig. 21)

Pour déposer la roue AV de la moto, opérer de la façon suivante:

■ Mettre la moto sur la béquille centrale et mettre une cale sous le moteur pour soulever la roue AV.

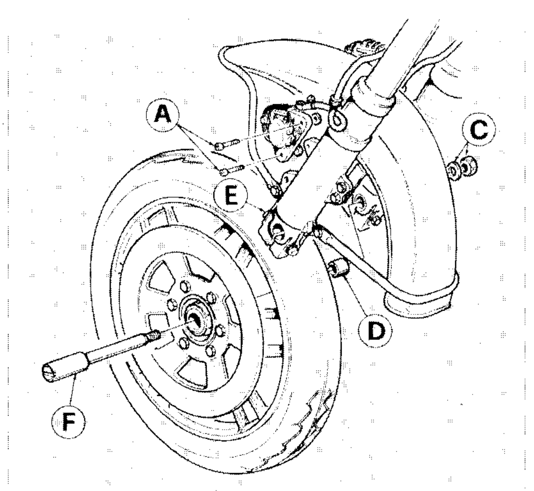
■ Dévisser les vis «A» qui fixent l'étrier au fourreau droit de la fourche et dégager l'étrier «B» complet de tuyau.

■ Dévisser l'écrou «C» de fixage de l'axe de roue à gauche de la moto.

■ Dévisser les vis de fixation fourreau «E» à l'axe de la roue.

■ Enlever l'axe «F» en observant le montage des entretoises «D»

■ Pour le remontage procéder à l'inverse du démontage. Faire attention à la position correcte des entretoises; actionner plusieurs fois les leviers des freins pour que les pistons des étriers reviennent dans leurs positions normales.



21

Roue AR (fig. 22)

Pour déposer la roue du bras oscillant et du pont opérer de la façon suivante:

■ Mettre la moto sur la béquille centrale.

■ Dévisser l'ecrou «A» avec rondelle «B» de l'axe de la roue, côté boîte.

■ Relâcher la vis de blocage de l'axe «D» sur le bras oscillant.

■ Déposer l'axe de roue «C».

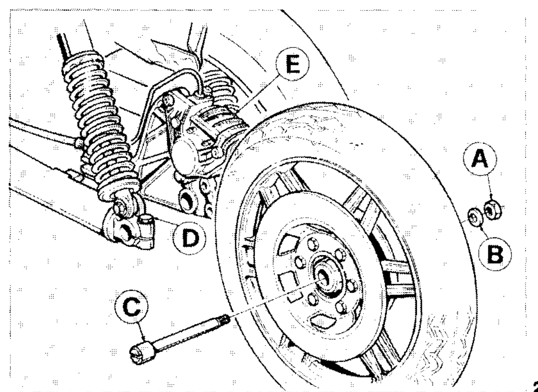
■ Déposer la flasque «E».

■ Enlever la plaque porte-étrier de l'axe du bras oscillant qui la fixe au cadre.
■ Incliner la moto sur le côté droit pour dégager la roue du bras et du pont.

Pour remonter, opérer à l'inverse du démontage, s'assurant que la flasque porte-étrier complète soit enfilée dans son ancrage à gauche sur le bras oscillant.

Equilibrage des roues

Pour améliorer la stabilité et diminuir les vibrations



22

à haute vitesse, les roues doivent être bien équilibrées.

Pour l'équilibrage de la roue, procéder comme suit:
■ démonter la roue et la placer sur une fourche d'équilibrage;
■ faire tourner la roue lentement et si celle-ci ne s'arréte jamais dans la même position cela signifie que la roue est bien équilibrée;
■ au contraire, si la roue s'arrête toujours au même endroit, placer un contre-poids à l'apposé de ce point;
■ répéter l'operation jusqu'à ce que la roue soit bien équilibrée.

Pneus

Les pneus sont des organes très importants à contrôler.
D'eux dépendent le confort de conduite et aussi la sécurité du pilote.
Il est pourtant très important de ne jamais utiliser des pneus dont la sculpture est inférieure à 2 mm.
Un gonflage anormal du pneu peut aussi provoquer des défauts de stabilité et des usures excessives du pneu.

Les pressions préscrites sont:

Roue AV

- en solo ou duo: 2,1 kg/cm^2

Roue AR

- en solo: 2,3 kg/cm^2
- en duo: 2,6 kg/cm^2

Les valeurs sus-indiquées se réferent à une utilisation normale (tourisme). Pour une utilisation prolongée à haute vitesse (parcours autoroutiers) il est recommandé d'ajouter une pression de 0,2 Kg/cm^2 aux valeurs sus-indiquées.

Démontage et remontage des pneus

La moto est équipée avec des roues en alliage léger qui donnent une meilleure résistance mécanique mais qui sont cependant faciles à s'endommager soit sur le plan esthétique que fonctionnel si l'on emploie des outils non-appropriés pour le montage et le démontage.
Pour ces opérations il est conseillé d'utiliser des démonte-pneus ne présentant pas de rayures ou de stries sur les surfaces entrant en contact avec la jante; la surface de contact doit être plane, bien nettoyée et avec les bords arrondis.
L'utilisation de graisse ou de lubrifiants vendus dans le commerce spécialement pour le montage des pneus est fortement conseillée sur cette machine.
Il faut bien vérifier lors du montage ou du démontage que le talon du pneu est bien dans le fond central de la jante.
Au montage il faut aussi s'assurer que les pneus avec une flèche gravée sur un côté devront être montés de la façon suivante:

- avec la flèche dans le sens de rotation de la roue pour la roue arrière;
- avec la flèche à l'envers du sens de rotation pour la roue avant.

TABLEAU RECAPITULATIF DE L'ENTRETIEN ET DU GRAISSAGE

OPERATIONS ▼ KM PARCOURUS ▶	1500 km	3000 km	6000 km	9000 km
Huile moteur	R	R	R	R
Cartouche du filtre à huile	R			
Filtre à tamis	C			
Filtre air			C	R
Calage de l'allumage	A	A	A	A
Bougies	A	A	A	R
Jeu des culbuteurs	A	A	A	A
Carburation	A	A	A	A
Contrôle boulonnerie	A			
Réservoir, filtres, tuyaux				C
Huile boîte de vitesse	A	A	A	R
Huile du pont	A	A	A	R
Roulements roues et direction				
Huile bras de fourche AV				
Démarreur, générateur				
Liquide des freins	A	A	A	A
Plaquettes des freins	A	A	A	A

A = Entretien - Contrôle - Réglage - Remplacement si nécessaire. / **C** = Nettoyage. / **R** Remplacement.
Périodiquement vérifier le niveau de l'électrolyte de la batterie, tous les joints, articulations et câbles flexibles; tous les 500 km vérifier le niveau d'huile moteur.
En tous cas vidanger l'huile moteur une fois par an.

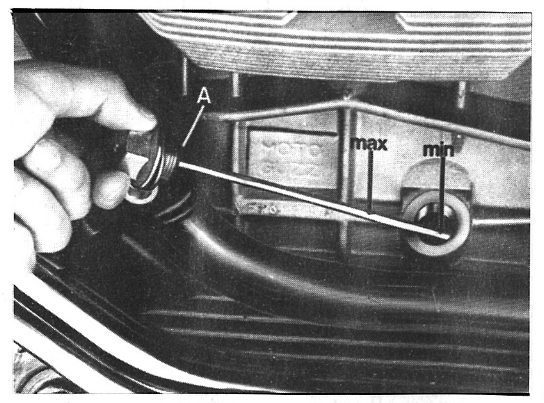
	12000 km	15000 km	18000 km	21000 km	24000 km	27000 km	30000 km
	R	R	R	R	R	R	R
		R					R
		C					C
		C	R			R	
	A	A	A	A	A	A	A
	A	A	R	A	A	R	A
	A	A	A	A	A	A	A
	A	A	A	A	A	A	A
		A					A
			C			C	
	A	A	R	A	A	R	A
	A	A	R	A	A	R	A
				A			
				R			
				A			
	A	R	A	A	A	A	R
	A	A	A	A	A	A	A

Graissage du moteur

Contrôle du niveau d'huile

Tous les 500 km contrôler le niveau d'huile moteur qui doit approcher le niveau «maxi» de la jauge d'huile soudée sur le bouchon «A» sans toutefois le recouvrir.
Si le niveau est en dessous de ce repère il faut le refaire avec de l'huile de même type.

Le niveau doit être fait après que le moteur ait tourné quelques minutes avec le bouchon «A» vissé à fond.



23

Vidange

Après les premiers 500-1000 km et ensuit tous les 3000 km environ il faut faire le vidange de l'huile moteur.
Cette opération doit être faite à **moteur chaud.**
Avant de mettre de l'huile neuve, bien laisser égoutter le carter.

«A» Bouchon de remplissage (fig. 23).
«B» Bouchon de vidange (fig. 24)

Quantité nécessaire: 3 l d'huile Agip Sint 2000 SAE 10W/50.

Echange de la cartouche de filtre à huile et nettoyage du tamis (fig. 24)

Tous les 15.000 km (5 vidanges d'huile), changer la cartouche filtrante «A» en opérant comme suit:

- Dévisser le bouchon «B» et laisser bien écouler l'huile du carter.
- Dévisser la vis de fixation et déposer le carter «C» complet de cartouche «A», tamis «D» et soupape de réglage pression «E».

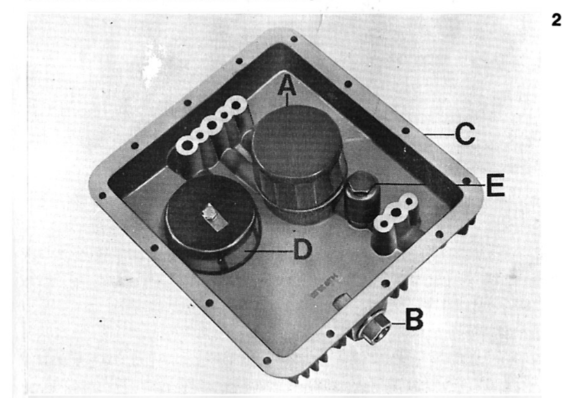
■ Dévisser la cartouche «A» et la remplacer par une d'origine.
Profiter de cette opération pour déposer le tamis «D», le laver à l'essence et le sécher à l'aide d'un jet d'air comprimé. Remonter le carter «C» avec un joint neuf.

Il est préférable que ces opérations soient effectuées par un de nos concessionnaires.

Graissage de la boîte de vitesse
(fig. 25)

Contrôle du niveau d'huile

24



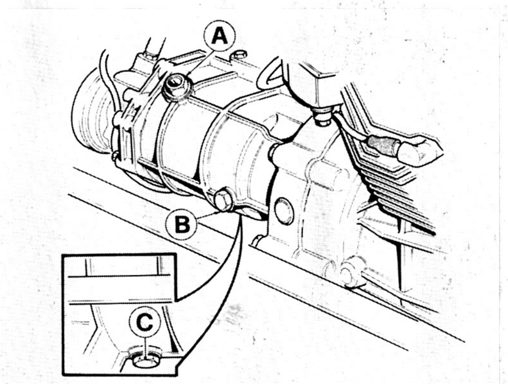
Tous les 3000 km contrôler que l'huile se trouve à la hauteur du bouchon de niveau «B».

Si nécessaire refaire le niveau avec de l'huile de même type.

Vidange

Tous les 10.000 km vidanger l'huile de la boîte de vitesse. Cette opération doit être effectuée moteur chaud.
Avant de mettre de l'huile neuve, bien laisser égoutter la boîte de vitesse.

«A» Bouchon de remplissage.



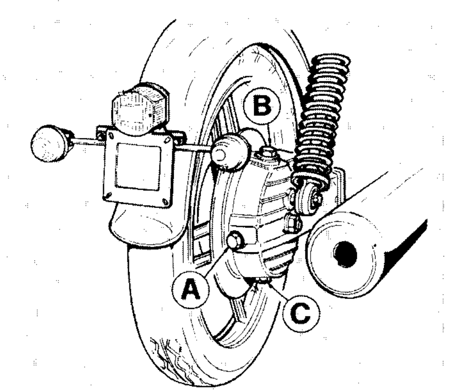
25

«B» Bouchon de niveau
«C» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire: 0,750 l d'huile «Agip Rotra MP SAE 80 W/90».

Graissage du pont (fig. 26)

Tous les 3000 km contrôler que l'huile se trouve à la hauteur du bouchon de niveau «A».
Si nécessaire, refaire le niveau avec de l'huile de même type.



26

Vidange

Tous les 10.000 km environ, vidanger l'huile du pont. Cette opération doit être effectuée aprés avoir parcouru quelques kilometres (à moteur chaud).
Avant d'introduire de l'huile neuve, bien laisser écouler le pont.

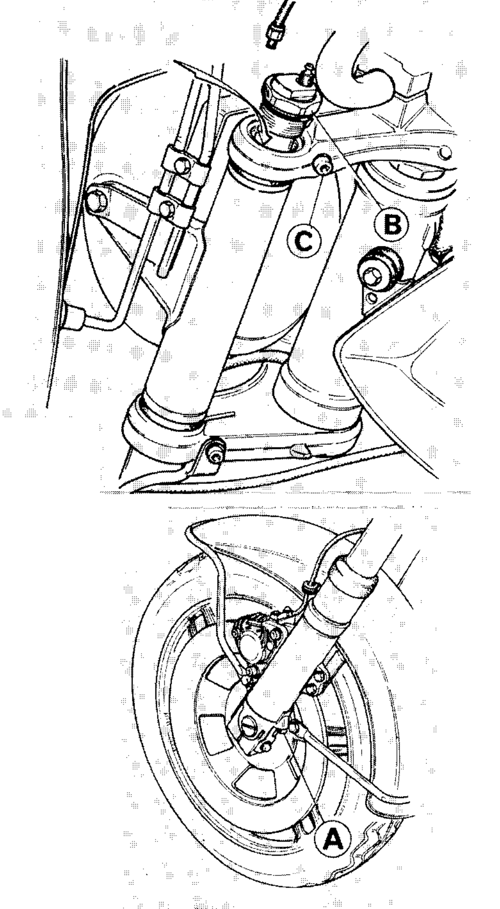
«A» Bouchon de niveau.
«B» Bouchon de remplissage.
«C» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire: 0,250 l dont 0,230 l d'huile Agip Rotra MP SAE 80 W/90 et 0,020 d'Agip Rocol ASO/R.

Lubrification de la fourche avant (fig. 27)

Pour l'introduction de l'huile dans les bras de fourche avant opérer comme suit:

- avec le véhicule sur la béquille centrale, dévisser la vis latérale «C» de blocage de la tête de fourche; détacher le tuyau de compensation et dévisser complètement le bouchon supérieur à tête hexagonale «B»; ensuite enlever le bouchon de vidange «A»;
- appuyer légèrement la partie avant du véhicule vers le bas si à faire sortir le bouchon «B» qui est



attaché à l'amortisseur. Pendant cette opération faire attention à ne pas endommager le tableau de bord;

- remonter le bouchon «A» et introduire la quantité d'huile indiquée (60 cc «Agip F. 1 ATF Dexron») à travers l'espace qui se trouve entre le diamètre interne du bras de fourche et l'amortisseur.
- remonter le bouchon «B» après avoir relevé la partie avant du véhicule et bloquer ensuite la vis latérale. Les mêmes opérations pour l'autre bras.
- rattacher le tuyau de compensation et rétablir les pressions selon les valeurs indiquées.

Graissage des roulements de direction et du bras oscillant

Pour effectuer ces graissages, nous conseillons de s'adresser à nos concessionnaires.

Carburateurs (fig. 28)

2 carburateurs du type Dell'Orto «VHB 30 CD» (à droite) et «VHB 30 CS» (à gauche).

Commandes

■ Poignée de commande des boisseaux de gaz à droite du guidon.

■ Manette de commande du starter pour démarrage à moteur froid. Montée sur le côté gauche du carter moteur.

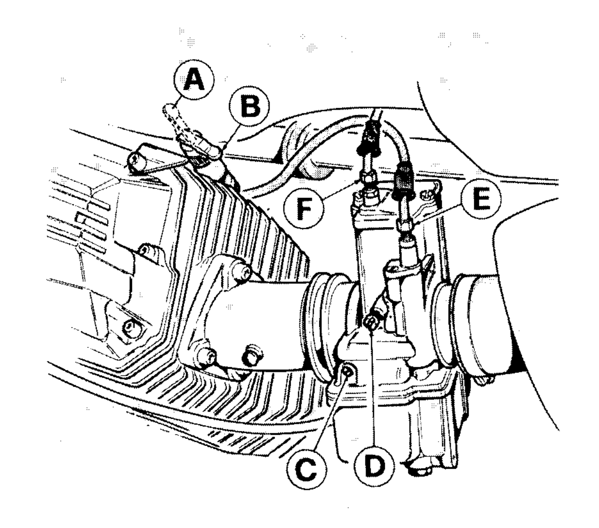
«A» Starter mis (à moteur froid).

«B» Starter en position de route.

Réglage

Passage	ø 30 mm
Boisseau de gaz	40
Diffuseur	265
Gicleur principal	125
Gicleur de démarrage	80
Gicleur de ralenti	50
Aiguille	V 9 (2ème écran)
Flotteur	10 gr

Vis de réglage de richesse: ouverture 1 tour et ½.



Réglage de la carburation et du ralenti (fig. 28)

Opérer comme suit:

1 *Contrôler que sur la position de ruote «B», la gaine des câbles du starter a un jeu de 3 mm environ au niveau des barillets tendeurs «E» des deux carburateurs.*

2 Contrôler qu'avec la poignée de gaz fermée il y a un jeu de 1-1,5 mm entre la gaine des câbles et les barillets tendeurs pour les deux carburateurs.

3 Faire chauffer le moteur, visser à fond les vis «C» et les déserrer 1 tour et ½.

4 Contrôler à la main que les pressions d'échappement sont équivalentes. Si elles ne le sont pas, agir sur les vis «D» des carburateurs (le régime de ralenti doit être compris entre 900 ÷ 1000 t/mn, il faut visser la vis du carburateur du cylindre qui a le moins de pression ou visser la vis de celui qui a le plus de pression).

5 Trouver le régime maximum de chaque cylindre en agissant sur la vis «C» et refaire le réglage 4. (Ceci s'aperçoit par une augmentation de tours).

6 Débrancher alternativement les fils de bougie et contrôler que le moteur s'arrête après le même nombre d'éclats. Si cela n'est pas. agir sur la vis «D» du carburateur concernant le cylindre qui fait faire au moteur un nombre supérieur d'éclats ou en cas contraire dévisser la vis de l'autre cylindre.

7 Régler le ralenti entre 900 ÷ 1000 t/mn en vissant ou dévissant la vis «D» de la même fraction de tours.

8 Contrôler la synchronisation des levées de boisseau. Pour cela faire appel à quelqu'un qui tournera doucement la poignée de gaz. Les pressions d'échappement doivent être égales pendant la montée en régime.
Si l'une d'elles est anticipée rétendre le câble correspondant en agissant sur le tendeur jusqu'à ce que la synchronisation des pressions des deux échappements est parfaite.

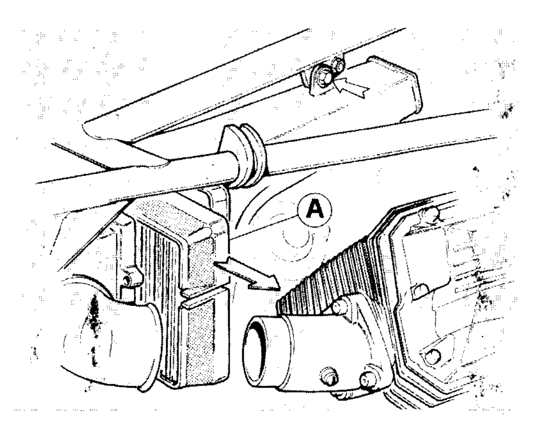
N.B. - Pour avoir un réglage parfait de la carburation il est nécessaire de la faire au depressiomètre. Pour cela s'adresser à un de nos concessionnaires.

Nettoyage du réservoir d'essence, des filtres, des robinets et des tuyaux

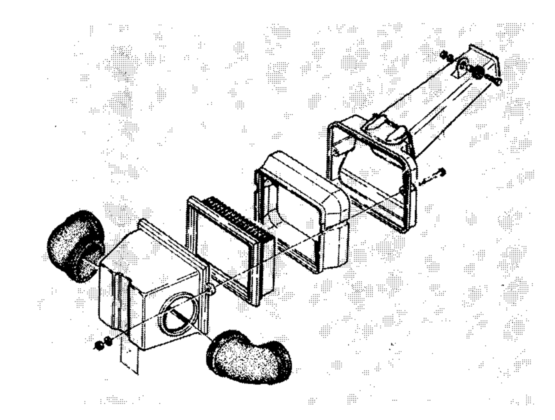
Tous les 10.000 km environ ou lorsqu'on constate la mauvaise arrivée du carburant aux carburateurs, nettoyer le réservoir, les robinets, les filtres et les tuyaux.
Plonger les conduits, les filtres des robinets et des carburateurs dans un bain d'essence et les passer sous un jet d'air comprimé.

42 Changement du filtre à air (fig. 29)

Tous les 6000 km vérifier les conditions du filtre et si nécessaire le nettoyer à l'air comprimé. Tous les 9000 km il faut le remplacer.
Pour le changement, soulever la selle, enlever le réservoir d'essence et les couvercles latéraux. Enlever le carburateur droit et dévisser la vis de fixation au cadre de la prise d'air; dévisser les deux vis latérales et enlever du côté droit le récipient «A» complet de filtre à air.



29



Jeu des culbuteurs (fig. 30)

Après les premiers 500-1500 km et ensuite tous les 3000 km ou bien lorsqu'on constate que la distribution est trop bruyante, contrôler le jeu entre les soupapes et les culbuteurs.
Ce réglage doit être effectué **moteur froid,** le piston étant au P.M.H., c'est à dire en fin de phase de compression.
Après avoir enlevé les cache-culbuteurs, procéder comme suit:

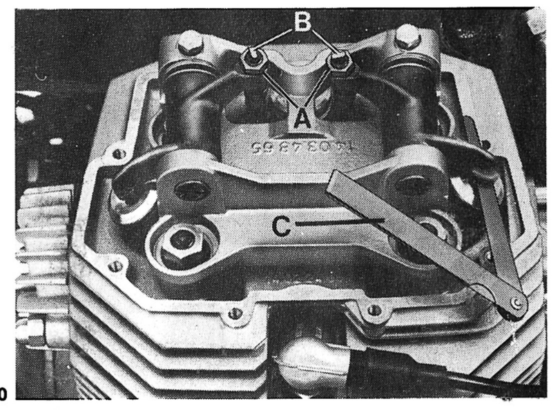
1 Dévisser l'écrou «A»;

2 Visser ou dévisser la vis de réglage «B» jusqu'à ce que l'on obtient les jeux suivants:

– soupape d'admission 0,22 mm
– soupape d'échappement 0,22 mm

On effectue cette mesure à l'aide de la cale spéciale «C».
Si le jeu est plus grand, les culbuteurs seront très bruyants; dans le cas contraire, les soupapes ne fermeront pas bien et provoqueront des anomalies telles que:

– perte de compression
– surchauffe du moteur
– détérioration des soupapes etc.



30

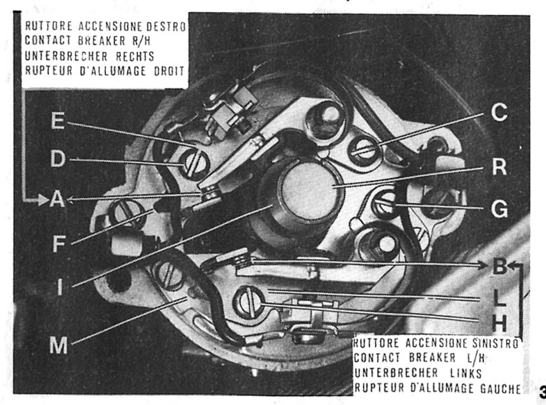
Entretien, contrôle et réglage du distributeur d'allumage (fig. 31)

Tous les 3000 km

Lubrifier avec quelques gouttes d'huile le feutre «R» qui se trouve en bout d'axe.

Contrôle

- enlever le couvercle du double rupteur après avoir dévissé les vis de fixation;



31

- nettoyer avec un chiffon imbidé d'essence les contacts «A» et «B» s'ils sont sales ou gras. S'ils sont usés, les remplacer;
- contrôler l'écartement des contacts des rupteurs «A» (cylindre droit - fil rouge) et «B» (cylindre gauche - fil vert) qui doit être compris entre 0,37-0,43 mm.

Régler les contacts si cette distance est inférieure ou supérieure à celle indiquée.

Réglage des rupteurs

Rupteur «A» - cylindre droit

Porter la camme «I» à sa levée maximum, dévisser les vis «C» et «D» et déplacer la plaquette «E» en agissant sur l'encoche «F».

Après avoir obtenu la distance indiquée, bloquer les vis «C» et «D».

Rupteur «B» - cylindre gauche

Porter la camme «I» à sa levée maximum, dévisser les vis «G» et «H» et déplacer la plaquette «L» en agissant sur l'encoche «M»

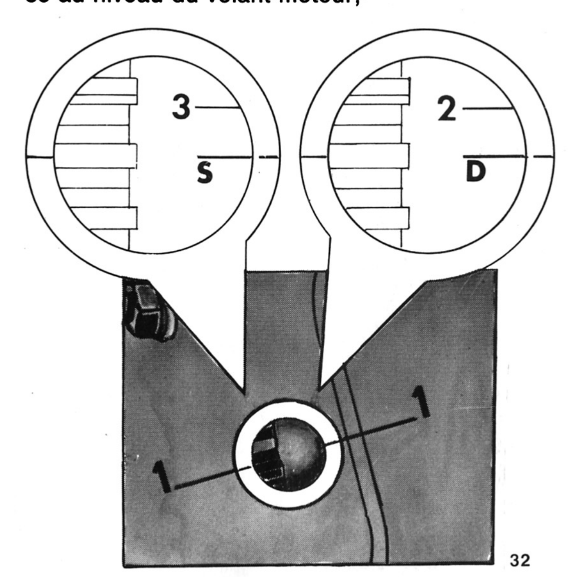
Après avoir obtenu la distance indiquée, bloquer les vis «G» et «H».

En même temps que le réglage des contacts, effectuer aussi le contrôle du calage de l'allumage (voir chapitre suivant).

Contrôle et calage de l'allumage «avance fixe» (fig. 32)

Contrôle

■ retirer le bouchon en caoutchouc de l'orifice de contrôle situé sur le côté droit de la boîte de vitesse au niveau du volant moteur;



32

■ pour contrôler le début de l'ouverture des contacts des rupteurs «A» et «B» fig. 31 on conseille d'utiliser l'appareil spécial à indication lumineuse qui doit être inseré entre la borne d'alimentation du rupteur et la masse.

Calage cylindre droit (fig. 32)

■ Tourner le volant dans le sens de rotation du moteur (sens contraire aux aiguilles d'une montre) jusqu-à ce que le piston se trouve en fin de phase de compression (soupapes fermées).
Dans cette position le repère «D» situé sur le volant (P.M.H. du cylindre droit) doit coincider avec le repère «1» sur le bord de l'orifice de contrôle.

■ Tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le repère «2» (avance fixe) coincide avec le repère «1» gravé sur le bord de l'orifice de contrôle. Dans cette position, les contacts du rupteur «A» (fig. 31) doivent commencer à s'ouvrir.

Calage cylindre gauche (fig. 32)

■ Tourner le volant dans le sens de rotation du moteur (contraire aux aiguilles d'une montre) jusqu'à ce que le piston se trouve en fin de phase de compression (soupapes fermées).
Dans cette position le repère «S» gravé sur le volant (P.M.H. du cylindre gauche) doit coincider

avec le repère «1» sur le bord de l'orifice de contrôle.

■ Tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le repère «3» (avance fixe) coincide parfaitement avec le repère «1» de l'orifice de contrôle.
Dans cette position les contacts du rupteur «B» (fig. 31) doivent commencer a s'ouvrir.

Caractéristiques d'allumage

– Avance initiale (fixe) 2° ± 1°
– Avance totale (fixe + autom.) 33° ± 1°
– Ecartement entre les contacts: 0,37 - 0,43 mm.
Pour ce contrôle on conseille de s'adresser à l'un des non agents.

Bougies

Les types de bougie à utiliser sont les suivants:
– Marelli CW 7 LP
– Bosch W 7 D
– Bosch W 7 DC
– Champion N 9 Y
– Lodge HLNY
Ecartement des électrodes: 0,6 mm.
Pour nettoyer, user de l'essence, une brosse métallique et une aiguille pour le nettoyage interne.
Lors du remontage des bougies, **veiller à ce qu'elles s'adaptent bien à leur siège et qu'elles se vissent facilement.** Si l'on visse en forçant,on risque d'endommager le filetage sur la culasse. Nous conseillons par conséquent de visser les bougies à la main pendant quelques tours et d'utiliser ensuite le clé spéciale (fournie), en évitant de serrer de façon exagérée.
Après 9000 km remplacer les bougies bien qu'elles peuvent sembler en bon état.

L'équipement électrique se compose de:

- Batterie.
- Démarreur à commande électromagnetique.
- Alternateur monté en bout de vilebrequin.
- Distributeur d'allumage à deux rupteurs et avance automatique.
- Bobines d'allumage.
- Redresseur.
- Régulateur.
- Boîtier porte-fusibles (6 de 16 A).
- Relais d'appel de phare.
- Relais de démarrage.
- Phare.
- Feu arrière.
- Clignotants.
- Contacteur d'allumage.
- Commodo de lumière.
- Commodo de clignotants, avertisseur sonore et d'appel de phare.
- Interrupteur de démarrage et d'arrêt moteur.
- Avertisseur.

Batterie

La batterie a une tension de 12 V et une capacité de 24 Ah, elle est chargée par l'alternateur.
Pour acceder à la batterie:

- soulever la selle
- déposer la trousse à outils;
- Dégraffer les sangles en caoutchouc et détacher les câbles électriques;

Mise en service d'une batterie sèche (batterie neuve)

Une batterie sèche chargèe tienne sa charge pour longtemps pourvu qu'elle est conservée dans un endroit sec avec les bouchons bien serrés et à température de 20 a 30° C. Au moment de l'employer, elle s'active comme suit:

1 Remplir les éléments avec de l'acide sulphurique de poids spécifique 1,27 à température de 25° C jusqu'à ce que le niveau dépasse le bord supérieur des plaques de 5 mm.

2 Laisser réposer la batterie une heure environ et refaire le niveau avec de l'acide de même type.
A ce point la batterie est prête pour l'utilisation.
Pour una durée plus longue il est bien de contrôler la densité de l'acide dans tous les éléments. Si la

lecture est inférieure à 1,26 il se rend nécessaire de faire une charge de réactivation à une intensité égale à 1/5ème de sa capacité. Normalement il suffit une charge de 5 heures. La température ne doit dépasser 45° C mais si cela se vérifie il faudra réduire l'intensité et prolonger la période de charge. Fermer la charge lorsque la densité a atteint 1,27 - 1,28 à 25° C et que cette valeur est restée constante pour 3 lectures prises à intervals de demi-heure chacune.

Entretien de la batterie en service

Les batteries sèches qui ont été activées ou qui ont été reçues déja remplies d'acide doivent être traitées comme suit:

1 Chaque mois au moins faire le niveau avec de l'eau distillée à 5 mm au dessus des plaques.
Ne jamais ajouter de l'acide.

2 Maintenir bien propres et serrées les cosses de la batterie et les graisser avec de la vaseline.

3 Maintenir bien propre la partie supérieure de la batterie en évitant les débordements d'acide qui réduiront l'isolation ou corroderont les bras du chassis et les récipients.

4 S'assurer que l'installation de charge ne donne pas des charges excessives ou insuffisantes, se rappelant que la densité de l'acide doit toujours être entre 1,24-1,27. Si cela ne se vérifie il faudra réviser l'isolation et contrôler l'efficience de l'installation de charge et de démarrage.

5 Les batteries immagasinées déja remplies d'acide doivent être chargées périodiquement à une intensité égale à 1/10ème de leur capacité, en maintenant le bon niveau ou la densité de 1,27 à 25° C.

6 On devra monter les batteries sur la machine avec tous les mécanismes de fixation bien serrés, en maintenant actifs tous les dispositifs antivibratoires.

N.B. - Pour les batteries destinées à fonctionner en climat tropical (température supérieure à 35° C) nous conseillons de réduire la densité de l'acide à 1,23.

Echange des lampes

Phare (fig. 33)

Devisser l'écrou «A» dans la partie inférieure du phare, enlever le porte-lampe et changer la lampe concernée.

NB - Pendant l'opération de changement de la lampe AV (feu de croisement et de route) il faut faire attention à ne pas toucher le bulbe avec les doigts.

Clignotants (fig. 33 et 34)

Devisser les ecrous «B» qui fixent les catadioptre, pousser les lampes vers l'intérieur et les tourner au même temps, enlever les lampes du porte-lampe. En remontant les catadioptres sur les clignotants il faut les visser uniformement et modèrement pour eviter la rupture des catadioptres.

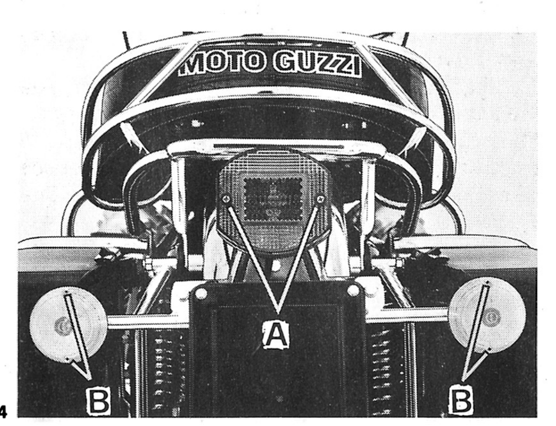
Feu arrière (fig. 35)

Devisser les vis «A» qui fixent le cabochon, pousser à fond la lampe, en la tournant au même temps.

Lampes

Phare:	
– Feu de croisement et de route	60/55 W
– Veilleuse	4 W
Feu arrière:	
– Eclairage de plaque et stop	5/21 W
Clignotants	21 W
Eclairage compteur et compte-tours	3 W
Lampes témoins sur le tableau de bord	1,2 W
Voltmètre	3 W

33



34

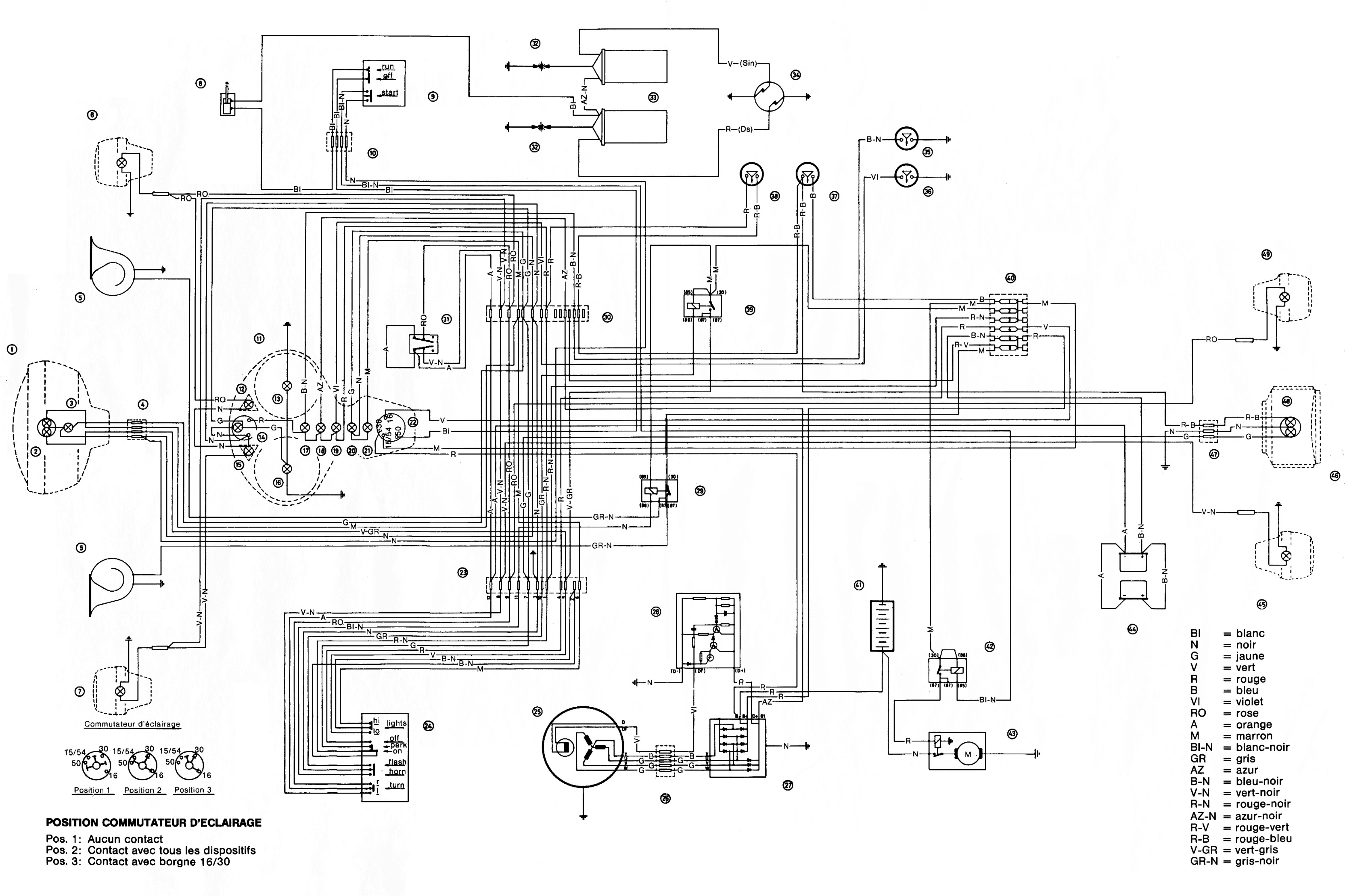
Réglage du phare (fig. 33)

Le phare doit toujours être bien réglé. Le réglage latéral se fait par l'intermédiaire de la vis «D» tandis que le réglage de hauteur se fait par les deux vis qui fixent le phare aux fourreaux en agissant sur la vis «C» jusqu'à atteindre la hauteur prescrite. A une distance de 3 mètres, le centre du faisceau de plein phare doit être à 0,870 m de hauteur, moto débéquillée et pilote en selle.


SCHEMA ELECTRIQUE

Légende de l'éclairage (fig. 35)

1 Phare
2 Lampe feu de route, feu de croisement 60/55 W
3 Lampe feu de position 4 W
4 Connecteur à 4 voies Molex
5 Avertisseurs
6 Clignotant AV droit 21 W
7 Clignotant AV gauche 21 W
8 Dispositif insertion bobines
9 Commodo de démarrage et arrêt moteur
10 Connecteur à 4 voies Molex
11 Tableau de bord
12 Voyant de feu de direction droit 1,2 W
13 Compteur 3 W
14 Voltmètre 3 W
15 Voyant de feu de direction gauche 1,2 W
16 Compte-tours 3 W
17 Voyant de pression d'huile 1,2 W
18 Voyant de charge 1,2 W
19 Voyant de point mort 1,2 W
20 Voyant de feu de route 1,2 W
22 Commutateur de demarrage 1,2 W
23 Connecteur à 12 voies pour dispositif position 24
24 Commodo de clignotants, avertisseurs et d'appel de phare
25 Alternateur
26 Connecteur cables
27 Redresseur
28 Régulateur
29 Télérupteur avertisseurs
30 Connecteur à 15 voies pour cables tableau de bord
31 Commutateur insertion simultanée de tous clignotants
32 Bougies
33 Bobines
34 Rupteur
35 Manocontact de pression huile
36 Manocontact de point mort
37 Manocontact de frein AR (STOP)
38 Manocontact de frein AV (STOP)
39 Télérupteur d'appel de phare
40 Boîtier porte-fusibles
41 Batterie 12 V 24 Ah
42 Télérupteur démarrage
43 Démarreur
44 Centrale clignotants
45 Clignotant AR gauche 21 W
46 Feu arrière
47 Connecteur cables feu arrière
48 Lampe feu de plaque et stop 5/21 W
49 Clignotant AR droit 21 W


run
off
start
V-(Sin)
R-(Ds)
hi
lo
lights
off
park
on
flash
horn
turn
Commutateur d'éclairage
Position 1
Position 2
Position 3
POSITION COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE
Pos. 1: Aucun contact
Pos. 2: Contact avec tous les dispositifs
Pos. 3: Contact avec borgne 16/30
Bl = blanc
N = noir
G = jaune
V = vert
R = rouge
B = bleu
Vl = violet
RO = rose
A = orange
M = marron
Bl-N = blanc-noir
GR = gris
AZ = azur
B-N = bleu-noir
V-N = vert-noir
R-N = rouge-noir
AZ-N = azur-noir
R-V = rouge-vert
R-B = rouge-bleu
V-GR = vert-gris
GR-N = gris-noir

PRESSIONS PNEUS
SELON LA CHARGE PAR ESSIEU

	Roue av		Roue ar		Charge totale Kg
	Charge Kg	Pressions Kg/cm^2	Charge Kg	Pressions Kg/cm^2	
En solo	158	2,1	190	2,3	348
En duo	171	2,1	247	2,6	418
Duo et bagage	170	2,1	280	2,8	450
Charge totale admise par essieu	180	2,1	290	2,9	–
CHARGE TOTALE MAXIMUM ADMISE					450

Le bagage peut être placé dans la partie arrière du vehicule seulement.

SEIMM MOTO GUZZI S. p. A. Mandello del Lario Registro Società Lecco N.2220

